

УДК 338.1

**Костров Владимир Николаевич,**

проф., д.э.н., заведующий кафедрой логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород

**И.В. Глотова**

Магистрант кафедры Логистики и Маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород

## ПРЕДПОСЫЛКИ ИНТЕГРАЦИИ ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА В МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОДНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО

*Аннотация.* Статья посвящена вопросу интеграции Волжского бассейна в мировое транспортное пространство. Актуальность рассматриваемой проблематики обусловлена тем, что внутренние водные пути европейской части России попадают под действие Европейского Соглашения о внутренних водных путях международного значения. Евросоюз совместно с Россией рассматривают перспективу прямого судоходства по Большому и по Малому Европейскому водному кольцу. Открытие Большого Европейского кольца имеет большое значение для развития международного водного транспорта и мировой экономики, поскольку позволит осуществлять грузовые перевозки между портами государств каспийского региона, включая Россию, и портами на р. Дунай. В работе рассматриваются различные варианты перевозок по Большому Европейскому кольцу, также анализируются основные приоритеты для ЕС в сфере водного транспорта.

*Ключевые слова:* интермодальные перевозки, мультимодальные перевозки, водный транспорт, Волжский бассейн, международные транспортные коридоры, международная интеграция, грузовые перевозки, внутреннее судоходство

Вхождение Волжского бассейна в международную транспортную сеть, безусловно, является значимой стратегической задачей, поскольку Волго - Каспийская, Волго - Балтийская и Волго - Донская части Единой глубоководной системы Российской Федерации станут при этом сегментами сразу нескольких Международных транспортных коридоров (МТК).

В данной связи в первую очередь необходимо назвать МТК № 9. Большая часть данного МТК совпадает с течением крупных рек нашей страны, таких как Волга, Дон. В бассейнах этих водных артерий производится более 40% промышленной и сельхозпродукции России, и проживает около половины населения нашей страны [1].

Международный транспортный коридор № 9 берет свое начало от границы с Финляндией, идет далее к Санкт-Петербургу и через Москву, Псков, Киев доходит до границы с Украиной и Белоруссией, обеспечивая сухопутный транзит грузов между портами Балтийского, Черного, Азовского и Каспийского морей. Важно отметить, что МТК № 9 имеет возможность слияния с МТК № 5 на Украине и МТК № 7, что позволяет через территорию России транспортировать грузы в страны Средней и Южной Европы.

Другой важный транспортный коридор - МТК № 2, начинаясь в Германии, охватывает территории таких стран как Польша, Белоруссия, Россия: он проходит через города Брест, Минск, Москву, Нижний Новгород, затем через Урал и Сибирь

соединяется со Средней Азией. По транспортным магистралям этого коридора проходит основная часть международных грузовых потоков широтного направления Запад-Восток.

В состав российской части МТК 2 входят железнодорожная и автомобильная магистрали от границы с Белоруссией до Нижнего Новгорода, аэропорты Московского транспортного узла, аэропорт Нижнего Новгорода, а также имеющиеся и сооружаемые терминальные комплексы в Смоленске, Вязьме, Москве и Московской области, Владимире и Нижнем Новгороде.

В г. Санкт-Петербург в 2000 году состоялась Вторая международная евро-азиатская конференция по транспорту, на которой министры путей сообщения и транспорта РФ, Индии и Ирана подписали соглашение о формировании нового транспортного коридора «Север-Юг». Предполагается, что Коридор свяжет Центральную Европу и Скагдинавию с Азией и Ближним Востоком. Согласно вышеупомянутому соглашению в МТК «Север-Юг» войдет участок европейского транспортного коридора 9, а именно сегмент «граница Финляндии - Санкт-Петербург – Москва».

Еще в начале 1990х годов стали появляться первые предложения о создании коридора «Север-Юг». Основное направление было определено следующим образом: Финляндия - Санкт-Петербург - Москва - Астрахань - Каспийское море - Иран - страны Персидского залива.

«Север-Юг» - это грузовой маршрут протяженностью 7200 километров, соединяющий Индию, Иран, Азербайджан и Россию по морю, железной дороге и дороге. Линия должна сократить время в пути между Мумбаи и Москвой с сорока до четырнадцати дней. Основная цель коридора - предоставить альтернативу традиционным маршрутам, проводимым по морю через Суэцкий канал, Средиземное и Балтийское моря.



На сегодняшний день объем перевозок между странами Западной Европой и Восточно-Азиатскими регионами составляет около 50 млрд. долларов ежегодно.

Вместе с тем, многими экспертами высказываются опасения относительно того, что экономика РФ на текущий момент не может обеспечить полную загрузку российскому внутреннему водному транспорту. Также нет уверенности, что положение можно исправить путем привлечения международного грузового транзита. Значительное снижение (по некоторым оценкам в 8 раз) контейнеропотоков по Транссибу за годы реформ дает повод полагать, что подобное может произойти и с транспортными коридорами, требующими многомиллиардных вложений [3].

Таким образом, анализ влияния МТК на эффективность функционирования внутреннего водного транспорта является весьма важной задачей управления воднотранспортной отраслью, требующей тщательной и комплексной проработки.



Круглый стол Министерства транспорта РФ и Евро - Азиатского транспортного Союза (2005год), Петербургский и Байкальский экономические форумы стали площадками для подробного обсуждения вопросов, касающихся экономических и геополитических преимуществ эффективного использования внутреннего водного транспорта с учетом возможной международной интеграции [6]. В последние годы в нашей стране был принят ряд федеральных документов, затрагивающих проблематику судоходного и судостроительного секторов отечественной экономики [5]

С 2003 года внутренние водные пути европейской части России попадают под действие Европейского Соглашения о внутренних водных путях международного значения. Евросоюз совместно с Россией рассматривают перспективу прямого судоходства по Большому и по Малому Европейскому водному кольцу. Большое кольцо идет вокруг Европы через Волгу, в то время как Малое пролегает следующим образом: Волга - Дон - Азовское и Чёрное море – Дунай- Рейн - Балтика - Волга) [8, 15].

Открытие Большого Европейского кольца имеет большое значение для развития международного водного транспорта и мировой экономики, поскольку позволит осуществлять грузовые перевозки между портами государств каспийского региона, включая Россию, и портами на р.Дунай. Рассматриваются различные варианты перевозок.

Первый вариант предполагает, что грузы транспортируются речными судами по Дунаю с дальнейшей перевалкой на суда класса «река-море» для дальнейшей доставки на Волгу и Каспий через Волго- Донской канал, а также в обратном направлении.

Рассматривается также вариант, при котором будут широко задействованы суда «река-море» для доставки грузов от точки отправления до места назначения. Однако реализация этого направления сталкивается с проблемой отсутствия судов такого класса. Необходимо создать специализированный флот, который мог бы преодолевать мелководные участки, проходить под мостами, например, на реках Дунай, Рейн и Майн. Развитие отечественного флота «река-море» могло бы в значительной степени ускорить и облегчить процесс интеграции российского речного транспорта в воднотранспортную систему Европы с использованием МТК.

При этом важно понимать, что доступ иностранных судов к водным путям и портам России не может не сказаться на конкурентоспособности отечественного внутреннего водного транспорта.

Третий вариант развития делает акцент на мультимодальные системы, а именно, их использование на маршруте от С.Петербурга до Астрахани и Новороссийска. Также необходимо провести ряд модернизационных мероприятий на некоторых участках: Волго-Балтийский водный путь, Волго-Дон [2]. Имеется острая необходимость в проведении работ по углублению дна на Нижнем дону, нижней Волге. Для нас, нижегородцев, особое значение имеет устранение судоходных препятствий на участке Н.Новгород-Городец, реновация Городецкого шлюза.

Включение российских водных путей в мировую систему внутреннего водного транспорта неизбежно повлечет за собой необходимость решить целый ряд весьма сложных вопросов, касающихся унификации с ЕС как технических, так и законодательных аспектов.

Кроме того встает проблема налаживания эффективного интермодального и мультимодального взаимодействия транспортной системы РФ с зарубежными транспортными системами. Мы знаем, что международные правила и нормы уже регламентируют работу как воздушного, так и морского транспорта (включая флот «река-море»). Но говоря о речном транспорте, приходится констатировать, что он пока еще слабо интегрирован в сеть международных торговых коммуникаций и занимает в этой системе недостаточное место. [13]



Хотелось бы также обратить внимание на основные современные тенденции развития внутренних водных путей Европейского Союза. Члены Европейской ассоциации внутреннего судоходства привержены стремлению к низкоуглеродной экономике замкнутого цикла, основанной на бесперебойном и устойчивом транспорте. [10] Вместе с партнерами в сфере внутреннего водного транспорта и других видов транспорта они работают над проектами внутреннего водного транспорта, экологизацией транспорта, цифровизацией и инновационной инфраструктурой. Основными приоритетами для ЕС в сфере водного транспорта являются следующие:

*Улучшение навигации.* Структуры управляющие водными путями из придунайских стран работают над реализацией «Генерального плана восстановления и технического обслуживания фарватеров Дуная» для обеспечения судоходства в течение всего года. Разработаны скоординированные национальные планы действий и заключены контракты на обеспечение необходимым оборудованием для проведения пилотных гидрологических проектов. Министры стран Дунайского бассейна объявили о выделении необходимых средств и использовании возможностей софинансирования в масштабах ЕС для реализации Генерального плана. [16]

*Цифровизация* упрощает использование водного транспорта. Упрощение использования внутренних водных путей - проект CEF RIS COMEX: 2016-2020 15 партнеров в 13 странах объединяют существующие цифровые речные информационные службы (РИС) на трансграничных коридорах. [19] RIS COMEX обеспечивает эволюцию RIS от управления безопасностью до упрощения логистических услуг, чтобы сделать внутренние водные пути простыми в использовании и надежными в мультимодальных цепочках поставок.

*Развитие внутреннего судоходства на Балтике* Проект Интеррег ЕММА 2014-2020 (Interreg) в регионе Балтийского моря ЕММА повышает мобильность грузов и логистику за счет укрепления внутреннего водного транспорта и транспорта «река-море», а также за счет продвижения новых услуг международного судоходства. [20] Он проводит исследования и пилотные проекты с 21 партнерской организацией в 5 странах – в Финляндии, Германии, Литве, Польше и Швеции.

*Создание пояса зеленой энергетики и логистики.* Проект EU Interreg Energy Barge создает синергию между биоэнергетической отраслью и логистикой Дуная с 23 партнерами по проекту из всех стран ЕС вдоль Дуная. [11]

*Зеленая логистика.* 17 партнеров из 5 стран ЕС сотрудничают в области экологичного внутреннего судоходства, поддерживая экологически чистые двигательные установки и экологически чистые энергетические решения, которые подходят для большинства флотов. [14] В рамках проекта также разрабатываются цифровые инструменты для ориентированного на будущее образования и обучения, а также для экономической навигации.

*Инвестиции в инновационное управление водными путями.* Поддержание водных путей в хорошем состоянии имеет решающее значение для обеспечения беспрепятственной навигации для интернациональных пользователей. Партнеры определяют оптимальный статус в отношении судоходства и водных путей ЕС и определяют передовые методы восстановления и инновационного управления инфраструктурой.

Интеграция речного транспорта с более крупной цепочкой поставок также подчеркивается в концепции синхромодальности. [18] Эта концепция появилась в дискурсе голландского сектора логистики в 2010 году и с тех пор получила широкое распространение (TNO, 2010; Van der Burg, 2012). Синхромодальность представляет собой новый этап в развитии сферы транспортных услуг, выходящий за рамки интермодальности. Синхромодальность предполагает заранее определенную комбинацию двух последовательных видов транспорта, а также совместную модальность,



которая предоставляет организаторам возможность выбирать наиболее подходящий вид транспорта. Идея синхронности заключается в том, что менеджеры по транспорту могут выбрать тот или иной вид транспорта, в зависимости от обстоятельств и уровня загрузки транспортного вектора. Синхромодальное развитие усиливается, когда речные порты оборудуются как трехмодальные (соединение с водным, автомобильным и железнодорожным транспортом) и когда операторы терминалов или администрация порта могут предложить комплексные услуги. Так обстоит дело с портами Германии, которые обычно отвечают за комбинированные участки железнодорожного / автомобильного транспорта и часто имеют собственные дочерние железнодорожные компании. [17]

*Тесное сотрудничество между портами.* Особое внимание последнее время уделяется более тесному сотрудничеству между портами. Связи между речными портами многочисленны и очень разнообразны по размеру и интенсивности. Эта тенденция набирает обороты как выражение необходимости повышения уровня управления портами. Это развитие является очевидным ответом на растущие объемы перевозок. Он подталкивает частных субъектов и государственные органы к структурированию своей политики в отношении роли ретранслятора, которую играют внутренние порты в этом процессе. Эта сеть может быть инициирована различными участниками, в том числе морскими портами, которые стремятся укрепить внутреннюю поддержку путем установления привилегированных партнерских отношений с государственными властями на различных уровнях. Эти партнерства предназначены для рационализации инвестиций, необходимых для смены вида транспорта. Когда речные порты работают вместе, их сотрудничество позволяет им лучше соответствовать ожиданиям пользователей и иметь большее влияние в их отношениях со своими морскими коллегами. Это сотрудничество может принимать различные формы, включая слияние речных портов, сотрудничество с четкой иерархией и сотрудничество на более равноправной основе.

В свете вышесказанного, становится очевидно, что открытие внутренних водных путей для зарубежных стейкхолдеров следует рассматривать в тесной взаимосвязи с более глобальной задачей - открытия международных транспортных коридоров для интеграции России в мировую транспортную систему.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аленков В.П., Миронов В.Н. Внутренний водный транспорт в системе национальных и международных коридоров, обеспечении устойчивого развития экономики и национальной безопасности // сборник «Россия в системе международных транспортных коридоров: современное состояние, проблемы, перспективы», 257-267 с.
2. Ермаков С.В. Обоснование использования грузовых терминалов речных портов в международных транспортных коридорах (на примере коридора «Север-Юг»): Дис. канд. техн. наук. Н.Новгород, 2014. - 147 с.
3. Персианов В.А. Железнодорожный транспорт и экономическая безопасность России // Вестник университета. Серия управления на транспорте: №.1 / ГУУ. М.: 2001. - с. 5-9.
4. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (ред. от 29.10.2009, с изм. от 21.12.2009) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.01.2010).
5. Распоряжение Правительства РФ № 909-р от 3.07.2003г. «Об одобрении Концепции развития внутреннего водного транспорта РФ».



6. Смирнов Н. Россия намерена стать основным перевозчиком на магистрали «Каспий-Волга-Дон-Дунай-Рейн»//Международный экспедитор.-1999, № 3, - 33 с
7. Указ Президента Российской Федерации от 17.12.97г. № 1300 «Об утверждении Концепции национальной безопасности Российской Федерации».
8. Федюшин А.В. Формирование экономической безопасности в системе международных транспортных коридоров на примере внутреннего водного судоходства // Материалы научно-методической конференции «Транспорт-21век», Н.Н. 2007. - 200-203 с.
9. Федюшин, А. В. Внутренний водный транспорт как стратегический фактор экономической безопасности страны : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Федюшин Алексей Вячеславович;- Нижний Новгород, 2011.- 157 с.: ил. РГБ ОД, 61 12-8/1103
10. BESTUFS (2004). BESTUFS – Best Urban Freight Solutions – D2.4 Best Practice Handbook 2003. EU project BESTUFS 1999-TN.10003.
11. Curkovic, S. and R. Sroufe (2011) “Using ISO 14001 to Promote a Sustainable Supply Chain Strategy”, Business Strategy and the Environment, Vol. 20, pp. 71-93.
12. Inland Navigation Europe. Annual report 2019  
<http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/annual-report-2019/>
13. Intermodal Transport and Logistics – “Model” Action Plans and Partnership Agreement for the Developmen of Intermodal Transport at the Pan-European Level. European Conference of Ministers of Transport – Council of Ministers (2005). CEMT/CM(2005)10.
14. McKinnon, A., M. Browne and A. Whiteing (eds) (2013) Green Logistics: Improving the Environmental Sustainability of Logistics, Second Edition, London: Kogan Page.
15. Müller, G and Bührmann, S. (2004). Towards Passenger Intermodality in the EU – Report in three parts: Report Part 1: Analysis of the Key Issues for Passenger Intermodality; Report Part 2: Analysis of the National Inventories on Passenger Intermodality; Report Part 3: Recommendations for Advancing Passenger Intermodality in the EU. EU – DG Transport and Environment project “Towards Passenger Intermodality in the EU  
[http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/passenger/studies\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/passenger/studies_en.htm) (31 Aug. 2020).
16. Platz, H. (2005). Inland Waterway Market Development in a Pan-European Context. Paper presented at the Pan-European Co-operation towards a Strong Inland Waterway Transport: On the Move ECMT-UNECE-Rhine and Danube River Commissions Workshop, Paris, 22-23 September 2005.
17. Salvador Furió. Corridors, Hubs and Synchronomodality <https://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2015/08/W26mayo-kopie.pdf>
18. Van Riessen B., Negenborn R.R., Dekker R. (2015) Synchronomodal Container Transportation: An Overview of Current Topics and Research Opportunities. In: Corman F., Voß S., Negenborn R. (eds) Computational Logistics. ICCL 2015. Lecture Notes in Computer Science, vol 9335. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-24264-4\\_27](https://doi.org/10.1007/978-3-319-24264-4_27)
19. <https://www.riscomex.eu/>
20. <https://www.interreg-baltic.eu/home.html>

## INTEGRATION OF THE VOLGA BASIN INTO GLOBAL WATER TRANSPORT SYSTEM



*Abstract.* The article is devoted to the issue of integration of the Volga basin into the world transport space. The relevance of the problem under consideration is due to the fact that the internal waterways of the European part of Russia fall under the influence of the European Community on the internal waterways. The European Union, together with Russia, are considering the prospect of direct navigation along the Big and Small European water rings. The opening of the Great European Ring is of great importance for the development of international water transport and the world economy, since it allows cargo transportation between the ports of the states of the Caspian region, including Russia, and the ports on the river Danube. The work considers various options for transportation along the Great European Ring, analyzes the new priorities of the EU in the field of water transport. The opening of inland waterways for foreign stakeholders should be viewed in close connection with a more global task - opening international transport corridors for the integration of Russia into the world transport system.

*Keywords:* intermodal transport, multimodal transport, water transport, Volga basin, international transport corridors, international integration, freight transport, inland navigation

**Glotova Irina**

Master student of Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod

Email: [glotova@vsawt.com](mailto:glotova@vsawt.com)

**Vladimir Kostrov**

Prof., Dr. in Economics, Head of Logistics and Marketing Department of Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod Nesterov str. 5, 603950

Email: [kostrov.vn@vsuwt.ru](mailto:kostrov.vn@vsuwt.ru)

